m²
SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 2 - Nº 87
SABADO 30 DE SETIEMBRE DE 2000

■ **La ciudad**
El proyecto a largo plazo frente a los intereses de sector, **por el Arq. Pedro Conrado Sonderéguer**

■ **Opinión**
Proyecto Sur, entre los enclaves exclusivos o las necesidades de la mayoría, **por el Arq. Ricardo Delorenzo**



# ACCESO VEDADO

Los problemas de accesibilidad para discapacitados y personas con dificultades motrices circunstanciales no suelen ser visibles para el común de la gente. Cada vez en mayor medida, profesionales y autoridades toman conciencia de la cuestión, que reclama soluciones desde el diseño de la obra para hacer menos costosa su concreción.

# Imaginando el futuro

m² Por Pedro C. Sonderéguer *

Desde los orígenes de la vida independiente, la ciudad de Buenos Aires fue sede del pensamiento transformador en la Argentina: pensamiento libre, abierto a las corrientes mundiales. La ciudad contiene la civilización: explicación de lo político por lo social y de lo social por lo geográfico: el desierto (y la ciudad como contrapartida: Sarmiento). Así, desde los comienzos, la Revolución es una necesidad de la ciudad. Es inteligible allí. Durante más de un siglo, ese espíritu animó el crecimiento de Buenos Aires, y se expresó en su forma física. Recinto de Plaza de Mayo, Plaza de los Dos Congresos, parques y avenidas, espacios para el trabajo y para el ocio, la ciudad ofreció armónicamente y a la vez que construía la representación de un modelo de sociedad: calidad del espacio público y de los transportes masivos, riqueza del equipamiento, claridad de la estructura urbana.

En esa construcción había también memoria y un sentimiento de continuidad, una idea, permanentemente recreada, de solidaridad entre generaciones: camino por donde el sentimiento de Mayo (expresión hoy casi de museo) se prolongaba en las generaciones del XIX, alcanzaba el Centenario y llegaba hasta el presente. Singular camino por donde Sarmiento (que hablaba de la *vindicación de las injusticias de la suerte* sufrida por sus deudos) se encuentra con Benjamin (*como a cada generación que vivió antes que nosotros, nos ha sido dada una **flaca** fuerza mesiánica sobre la que el pasado exige derechos*). Universalismo ético que la ciudad expresa y es el sustento de la cuestión urbana, el *humor* que le da forma, continuidad y carácter, valor testimonial Monumento, guardián de la memoria.

En las actuales condiciones de cambios (económicos, tecnológicos, políticos), ¿cómo sustentar esa visión, sin poner en marcha un profundo ejercicio de reflexión sobre el proyecto urbano? ¿Cómo preservar la ciudad y, al mismo tiempo, elaborar una visión de la ciudad futura, de la ciudad deseada, sin movilizar la memoria ciudadana, rescatando la ciudad de sus más recientes olvidos y omisiones, desde sus espacios hasta su nomenclatura? (Como fue alguna vez: avenida Juramento, Parque 3 de Febrero). A las puertas de una renovación demorada pero inevitable (corredores viales y ferroviarios, centros multimodales de transferencia de carga, estaciones de intercambio multimodal, integración creciente de modos de transporte terrestre, aéreo y marítimo, transformación de ferrocarriles, puertos, carreteras y estaciones de entrada y salida de mercancías y personas), hoy apenas atemperada por limitaciones del presupuesto y prudencias del plan urbano, iniciar esta reflexión es una necesidad de la ciudad.

Hoy, cuando las ventajas comparativas de los territorios en el escenario global no son –ya se sabe– algo dado sino algo a construir, los puntos de partida son, para las ciudades, los rasgos de la identidad propia (rasgos culturales, económicos, morfológicos) y, al mismo tiempo, los elementos nuevos (internos o externos), propios de los cambios en curso. Una visión del modelo urbano expresada en un proyecto a largo plazo, es la única herramienta que puede la ciudad oponer a la presión indiscriminada de los intereses de sector.

** Director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*





LA ELIMINACION DE OBSTACULOS PARA DISCAP

# Arquitectura

**Adaptar un shopping a los criterios de accesibilidad representaría un 0,2 por ciento adicional a los costos de obra, pero si se encarara desde su construcción no superaría el 0,006. En viviendas unifamiliares, el sobrecosto es del 21 por ciento si es por refacción o del 3 por ciento en etapa de diseño. Veredas, escaleras, medios de transporte y otros ámbitos del espacio público sólo excepcionalmente prevén tales necesidades. Algunas recomendaciones a tener en cuenta.**

m² Por Aldo Garzón

Construir un mundo para todos es difícil, pero posible. Por culpa de una arquitectura que no tiene en cuenta las excepciones, quizás el 10 por ciento de la población, debido a impedimentos físicos permanentes o temporarios, ve recortada su libertad y sufre una efectiva, aunque pocas veces declarada, discriminación.

La eliminación de barreras arquitectónicas para discapacitados y aun para personas que no lo son pero que atraviesan por determinadas condiciones, como es el caso de las embarazadas, constituye una preocupación relativamente nueva entre los profesionales del arte de la construcción y también entre los funcionarios de gobierno.

Los primeros que impulsaron cambios en esta materia fueron, como no podía ser de otra manera, las asociaciones de discapacitados. En la última década, la Argentina avanzó significativamente en esta lucha al aprobarse la ley 23.314, que define la accesibilidad como "la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía" y establece normas para que eso se verifique en la realidad.

Para inválidos, ancianos y niños la ciudad puede convertirse en un mundo infranqueable: los obstáculos se multiplican en calles y veredas, ascensores, medios de transporte, lugares de esparcimiento. Son esas aceras rotas, esa puerta estrecha, la inalcanzable boletería del cine, el sueño imposible de conocer el subte porque no hay manera de bajar hasta él.

Cuando se trata de devolverle esta parte de sus derechos humanos a las personas (el que se refiere a la libertad de desplazarse), hay dos tareas por delante: reformar lo ya construido, en la medida de lo posible, para adecuarlo al mayor número de gente, e impedir que en las construcciones nuevas se vuelvan a cometer los mismos errores que antaño.

Algunos estudios de entidades internacionales indican que los costos de obra adicional para adaptar un shopping a los nuevos criterios de accesibilidad superan el 0,2 por ciento. Pero si en el proyecto original se hubieran incluido tales reformas, la obra hubiera costado sólo un 0,006 por ciento más.

En las viviendas unifamiliares los costos incrementados por adaptación suelen ser del 21 por ciento, contra el 3 por ciento de un diseño original libre de barreras. Aquí se ve bien claro cómo, en todos los casos, es siempre mejor prevenir que curar. Sólo hace falta que, más allá de lo que digan las leyes, esté presente en la propia cabeza del autor de un proyecto arquitectónico la idea de una construcción que le sirva a todo el mundo.

> **Exclusión:** ***Para inválidos, ancianos y niños la ciudad puede convertirse en un mundo infranqueable: calles y veredas, ascensores, medios de transporte, lugares de esparcimiento.***

Los sujetos a los que excluye buena parte de la arquitectura actual son aquellos que tienen disminución en sus capacidades sensoriales, motoras o viscerales, los ancianos, los niños, las mujeres embarazadas, los que sufren algún tipo de lesión sin secuelas permanentes, los alérgicos, los analfabetos, los discapacitados para comprender e incluso los extranjeros que no conocen el idioma local.

Un estudio de los arquitectos Daniel Low y Gustavo Bennun señala algunas de las características que deberían tener los espacios de circulación urbanos y los edificios para que no se constituyan en barreras infranqueables:

◆ **Veredas, caminos peatonales y pasillos en viviendas.** El ancho mínimo tendría que





■ La entrada a estaciones de subte ya contempla facilidades para el

## Imaginando el futuro

Por Pedro C. Sonderéguer *

*Desde los orígenes de la vida* independiente, la ciudad de Buenos Aires fue sede del pensamiento transformador en la Argentina: pensamiento libre, abierto a las corrientes mundiales. La ciudad contiene la civilización: explicación de lo político por lo social y de lo social por lo geográfico: el desierto (y la ciudad como contrapartida: Sarmiento). Así, desde los comienzos, la Revolución es una *necesidad de la ciudad. Es inte*ligible allí. Durante más de un siglo, ese espíritu animó el crecimiento de Buenos Aires, y se expresó en su forma física. Recinto de Plaza de Mayo, Plaza de los Dos Congresos, parques y avenidas, espacios para el trabajo y para el ocio, la ciudad ofreció armónicamente y a la vez que construía la representación de un modelo de sociedad: calidad del espa*cio público y de los* transportes masivos, riqueza del equipamiento, claridad de la estructura urbana.

En esa construcción había también memoria y un sentimiento de continuidad, una idea, permanentemente recreada, de solidaridad entre generaciones: camino por donde el sentimiento de Mayo (expresión hoy casi de museo) se prolongaba en las generaciones del XIX, alcanzaba el Centenario y llegaba hasta el presente. Singular camino por donde Sarmiento (que hablaba de la *vindicación de las injusticias de la suerte* sufrida por sus deudos) se encuentra con Benjamin (*como a cada generación que vivió antes que nosotros, nos ha sido dada una **flaca** fuerza mesiánica sobre la que el pasado exige derechos*). Universalismo ético que la ciudad expresa y es el sustento de la cuestión urbana, el *humor* que le da forma, continuidad y carácter, valor testimonial Monumento, *guardián de la memoria.*

En las actuales condiciones de cambios (económicos, tecnológicos, políticos), ¿cómo sustentar esa visión, sin poner en marcha un profundo ejercicio de reflexión sobre el proyecto urbano? ¿Cómo preservar la ciudad y, al mismo tiempo, elaborar una visión de la ciudad futura, de la ciudad deseada, sin movilizar la memoria ciudadana, rescatando la ciudad de sus más recientes *olvidos y omisiones, desde sus* espacios hasta su nomenclatura? (Como fue alguna vez: avenida Juramento, Parque 3 de Febrero). A las puertas de una renovación demorada pero inevitable (corredores viales y ferroviarios, centros multimodales de transferencia de carga, estaciones de intercambio multimodal, integración creciente de modos de transporte terrestre, aéreo y marítimo, transformación de *ferrocarriles, puertos,* carreteras y estaciones de entrada y salida de mercancías y personas), hoy apenas atemperada por limitaciones del presupuesto y prudencias del plan urbano, iniciar esta reflexión es una necesidad de la ciudad.

*Hoy*, cuando las ventajas comparativas de los territorios en el escenario global no son –ya se sabe– algo dado sino algo a construir, los puntos de partida son, para las ciudades, los rasgos de la identidad propia (rasgos culturales, económicos, morfológicos) y, al mismo tiempo, los elementos nuevos (internos o externos), propios de los cambios en curso. Una visión del modelo urbano expresada en un proyecto a largo plazo, es la única herramienta que puede la ciudad oponer a la presión indiscriminada de los intereses de sector.

** Director de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*












LA ELIMINACION DE OBSTACULOS PARA DISCAPACITADOS

# Arquitectura sin barreras

Adaptar un shopping a los criterios de accesibilidad representaría un 0,2 por ciento adicional a los costos de obra, pero si se encarara desde su construcción no superaría el 0,006. En viviendas unifamiliares, el sobrecosto es del 21 por ciento si es por refacción o del 3 por ciento en etapa de diseño. Veredas, escaleras, medios de transporte y otros ámbitos del espacio público sólo excepcionalmente prevén tales necesidades. Algunas recomendaciones a tener en cuenta.

Por Aldo Garzón

Construir un mundo para todos es difícil, pero posible. Por culpa de una arquitectura que no tiene en cuenta las excepciones, quizás el 10 por ciento de la población, debido a impedimentos físicos permanentes o temporarios, ve recortada su libertad y sufre una efectiva, aunque pocas veces declarada, discriminación.

La eliminación de barreras arquitectónicas para discapacitados y aun para personas que no lo son pero que atraviesan por determinadas condiciones, como es el caso de las embarazadas, constituye una preocupación relativamente nueva entre los profesionales del arte de la construcción y también entre los funcionarios de gobierno.

Los primeros que impulsaron cambios en esta materia fueron, como no podía ser de otra manera, las asociaciones de discapacitados. En la última década, la Argentina avanzó significativamente en esta lucha al aprobarse la ley 23.314, que define la accesibilidad como "la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía" y establece normas para que eso se verifique en la realidad.

Para inválidos, ancianos y niños la ciudad puede convertirse en un mundo infranqueable: los obstáculos se multiplican en calles y veredas, ascensores, medios de transporte, lugares de esparcimiento. Son esas aceras rotas, esa puerta estrecha, la inalcanzable boletería del cine, el sueño imposible de conocer el subte porque no hay manera de bajar hasta él.

Cuando se trata de devolverle esta parte de sus derechos humanos a las personas (el que se refiere a la libertad de desplazarse), hay dos tareas por delante: reformar lo ya construido, en la medida de lo posible, para adecuarlo al mayor número de gente, e impedir que en las construcciones nuevas se vuelvan a cometer los mismos errores *que antaño.*

Algunos estudios de entidades internacionales indican que los costos de obra adicional para adaptar un shopping a los nuevos criterios de accesibilidad superan el 0,2 por ciento. Pero si en el proyecto original se hubieran incluido tales reformas, la obra hubiera costado sólo un 0,006 por ciento más.

En las viviendas unifamiliares los costos incrementados por adaptación suelen ser del 21 por ciento, *contra el 3 por ciento de un di*seño original libre de barreras. Aquí se ve bien claro cómo, en todos los casos, es siempre mejor prevenir que curar. Sólo hace falta que, más allá de lo que digan las leyes, esté presente en la propia cabeza del autor de un proyecto arquitectónico la idea de una construcción que le sirva a todo el mundo.

> **Exclusión:** ***Para inválidos, ancianos y niños la ciudad puede convertirse en un mundo infranqueable: calles y veredas, ascensores, medios de transporte, lugares de esparcimiento.***

Los sujetos a los que excluye buena parte de la arquitectura actual son aquellos que tienen disminución en sus capacidades sensoriales, motoras o viscerales, los ancianos, los niños, las mujeres embarazadas, los que sufren algún tipo de lesión sin secuelas permanentes, los alérgicos, los analfabetos, los discapacitados para comprender e incluso los extranjeros que no conocen el idioma local.

Un estudio de los arquitectos Daniel Low y Gustavo Bennun señala algunas de las características que deberían tener los espacios de circulación urbanos y los edificios para que no se constituyan en barreras infranqueables:

◆ **Veredas, caminos peatonales y pasillos en viviendas.** El ancho mínimo tendría que ser de 1,50 metros ya que eso per*mitiría no sólo que se crucen dos* personas (una de ellas en silla de ruedas) en un mismo recorrido horizontal, sino que también posibilitaría un giro de 360 grados para el que está en la silla. La pendiente de la acera, tomando ésta a lo largo, no debería ser de más de 5 grados para las distancias cortas. Pero también tendrá que tenerse en cuenta un cierto "volumen de riesgo", constituido por un marco imaginario de 1,20 metro de ancho por 2 de alto, dentro del cual no debería encontrarse ningún elemento perturbador para los discapacitados, tales como buzones, teléfonos públicos, señales de tránsito, semáforos o postes de iluminación.

◆ **Areas de descanso.** El estudio recomienda la ubicación de zonas de descanso en puntos centrales de intinerarios extensos, áreas verdes y edificios de infraestructura de transporte. Los asientos de bancos y sillas en los parques, por ejemplo, deben estar a aproximadamente 45 centímetros por encima del nivel del piso para que puedan ser utilizados fácilmente por personas con movilidad reducida.

◆ **Estacionamiento.** Los módulos de estacionamiento para los vehículos tendrían que ser de 6 x 3,50 metros y estar señalizados con el pictograma que contiene el Símbolo Internacional de Accesibilidad. Además, deberían ubicarse lo más cerca posible del hall de acceso al edificio y a unos 30 metros, como máximo, de la salida a la vía pública o a los ascensores.

◆ **Escaleras.** No son convenientes los escalones con narices salientes que hacen tropezar la punta de los pies. Tampoco resultan adecuados los escalones sin contra escalón. Si la escalera tiene derrame lateral libre (es decir, si no hay pared o alguna otra estructura de contención), debería colocarse zócalos de 10 centímetros a los costados. A ambos lados de la escalera y separados por 5 centímetros de la pared, sería prudente colocar pasamanos dobles, a alturas diferentes para que puedan ser utilizados tanto por adultos como por niños.

Además, las personas con deficiencia visual se verían beneficiadas si los pasamanos tuvieran color o si en ellos, en relieve o en escritura Braille, se brindara información sobre el nivel de piso del edificio o cantidad de escalones.

◆ **Rampas.** El ancho de una rampa debe ser de 1,10 metro como mínimo y 1,30 como máximo. Tanto al comienzo como al final de la rampa tiene que existir una superficie de aproximación de 1,50 por 1,50 metro para que una persona en silla de ruedas pueda dar un giro completo.

◆ **Ascensores.** Las dimensiones mínimas de la cabina tienen que ser de 1,10 por 1,30 metro. Además, el ascensor tiene que tener pasamanos a 90 centímetros de altura.

◆ **Puertas.** Deben tener una luz útil de por lo menos 80 centímetros y el herraje de accionamiento tiene que estar a no más de 90 centímetros de altura.

Estos son sólo algunos de los componentes de una arquitectura sin barreras. Se podría mencionar también los sanitarios, la iluminación, el transporte público y muchos otros elementos que deben adecuarse al uso de la mayor cantidad de personas y no obrar como un permanente obstáculo en su camino.

■ Daniel Low y Gustavo Bennun se han dedicado intensamente a buscar soluciones. Los medios de transporte, uno de los inconvenientes más notables para personas con dificultad motriz.




■ La entrada a estaciones de subte ya contempla facilidades para el acceso de discapacitados.

DESCONOCIMIENTO DEL PROBLEMA

## Obstáculos que no se ven

Por A. G.

"Las principales barreras son las que no se reconocen, aquellas que podemos tener nosotros para ver el problema", dice, a modo de autocrítica, el arquitecto Daniel Low. Junto con Gustavo Bennun, se dedica intensamente a esta arquitectura libre de barreras en la que la tarea más difícil puede ser, a veces, convencer a los profesionales del *área de que tengan en cuenta las* cuestiones de accesibilidad a la hora de pergeñar sus proyectos, porque después puede ser muy costoso.

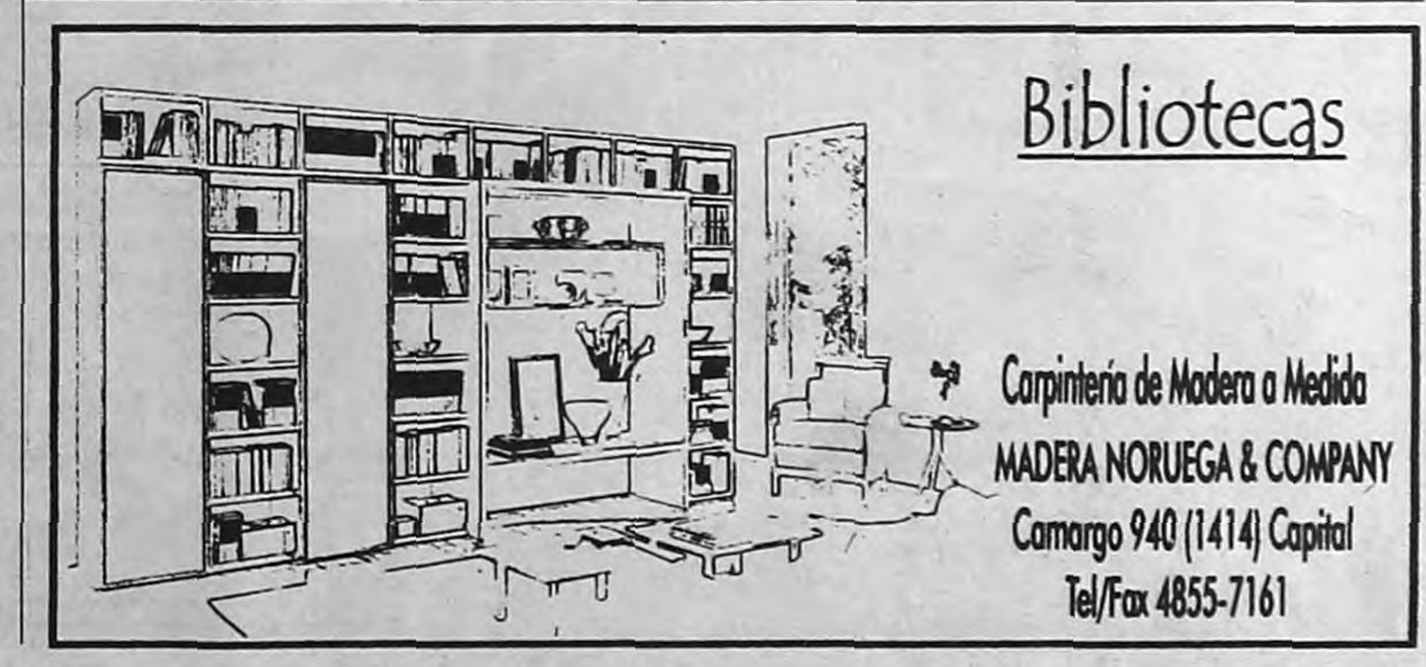
Por eso, Low y Bennun encaran, más allá de su trabajo normal como consultores y proyectistas, una permanente labor de divulgación acerca de estos temas. Una persona "normal" difícilmente se da cuenta de los innumerables escollos que encuentra en su camino un ciego, una persona en silla de ruedas, un anciano con su capacidad motriz disminuida o, simplemente, un niño.

Lo que hacen Low y Bennun es tomar personas sin problemas, generalmente arquitectos como ellos o estudiantes de la carrera, vendarles los ojos o enyesarles una pierna y luego, en lo que seguro constituye una experiencia inolvidable, hacerles recorrer calles y edificios para que tomen conciencia, por sí mismos, de lo lejos que quedan las oportunidades de libertad para un discapacitado. Además, tienen una página Web (accesible.com.ar) des*de la cual brindan y reciben infor*mes sobre el tema. Bennun señala que una de las mayores dificultades para acercarse a este problema es que no es tan evidente. "Pero si no se ven tantos discapacitados en la calle como sería de esperar, es simplemente porque prefieren quedarse en sus viviendas, ya que saben que fuera de ellas deberán enfrentarse a todo tipo de barreras", dice.

¿Por qué intentaría alguien en silla de ruedas viajar en subte, si no *hallaría manera de acceder a ese* transporte? Aunque de a poco, afortunadamente algo está cambiando: basta ver el ascensor que se colocó en Tribunales y otras estaciones del subte porteño para facilitar el ingreso de discapacitados. Pero todavía falta mucho para que ciudades y edificios, en la Argentina, tengan los mejores niveles de accesibilidad.





.CITADOS

# a sin barreras



ser de 1,50 metros ya que eso permitiría no sólo que se crucen dos personas (una de ellas en silla de ruedas) en un mismo recorrido horizontal, sino que también posibilitaría un giro de 360 grados para el que está en la silla. La pendiente de la acera, tomando ésta a lo largo, no debería ser de más de 5 grados para las distancias cortas. Pero también tendrá que tenerse en cuenta un cierto "volumen de riesgo", constituido por un marco imaginario de 1,20 metro de ancho por 2 de alto, dentro del cual no debería encontrarse ningún elemento perturbador para los discapacitados, tales como buzones, teléfonos públicos, señales de tránsito, semáforos o postes de iluminación.

◆ **Areas de descanso.** El estudio recomienda la ubicación de zonas de descanso en puntos centrales de intinerarios extensos, áreas verdes y edificios de infraestructura de transporte. Los asientos de bancos y sillas en los parques, por ejemplo, deben estar a aproximadamente 45 centímetros por encima del nivel del piso para que puedan ser utilizados fácilmente por personas con movilidad reducida.

◆ **Estacionamiento.** Los módulos de estacionamiento para los vehículos tendrían que ser de 6 x 3,50 metros y estar señalizados con el pictograma que contiene el Símbolo Internacional de Accesibilidad. Además, deberían ubicarse lo más cerca posible del hall de acceso al edificio y a unos 30 metros, como máximo, de la salida a la vía pública o a los ascensores.

◆ **Escaleras.** No son convenientes los escalones con narices salientes que hacen tropezar la punta de los pies. Tampoco resultan adecuados los escalones sin contra escalón. Si la escalera tiene derrame lateral libre (es decir, si no hay pared o alguna otra estructura de contención), debería colocarse zócalos de 10 centímetros a los costados. A ambos lados de la escalera y separados por 5 centímetros de la pared, sería prudente colocar pasamanos dobles, a alturas diferentes para que puedan ser utilizados tanto por adultos como por niños.

Además, las personas con deficiencia visual se verían beneficiadas si los pasamanos tuvieran color o si en ellos, en relieve o en escritura Braille, se brindara información sobre el nivel de piso del edificio o cantidad de escalones.

◆ **Rampas.** El ancho de una rampa debe ser de 1,10 metro como mínimo y 1,30 como máximo. Tanto al comienzo como al final de la rampa tiene que existir una superficie de aproximación de 1,50 por 1,50 metro para que una persona en silla de ruedas pueda dar un giro completo.

◆ **Ascensores.** Las dimensiones mínimas de la cabina tienen que ser de 1,10 por 1,30 metro. Además, el ascensor tiene que tener pasamanos a 90 centímetros de altura.

◆ **Puertas.** Deben tener una luz útil de por lo menos 80 centímetros y el herraje de accionamiento tiene que estar a no más de 90 centímetros de altura.

Estos son sólo algunos de los componentes de una arquitectura sin barreras. Se podría mencionar también los sanitarios, la iluminación, el transporte público y muchos otros elementos que deben adecuarse al uso de la mayor cantidad de personas y no obrar como un permanente obstáculo en su camino.



■ Daniel Low y Gustavo Bennun se han dedicado intensamente a buscar soluciones. Los medios de transporte, uno de los inconvenientes más notables para personas con dificultad motriz.

cceso de discapacitados.

DESCONOCIMIENTO DEL PROBLEMA

## Obstáculos que no se ven

m2 Por A. G.

"Las principales barreras son las que no se reconocen, aquellas que podemos tener nosotros para ver el problema", dice, a modo de autocrítica, el arquitecto Daniel Low. Junto con Gustavo Bennun, se dedica intensamente a esta arquitectura libre de barreras en la que la tarea más difícil puede ser, a veces, convencer a los profesionales del área de que tengan en cuenta las cuestiones de accesibilidad a la hora de pergeñar sus proyectos, porque después puede ser muy costoso.

Por eso, Low y Bennun encaran, más allá de su trabajo normal como consultores y proyectistas, una permanente labor de divulgación acerca de estos temas. Una persona "normal" difícilmente se da cuenta de los innumerables escollos que encuentra en su camino un ciego, una persona en silla de ruedas, un anciano con su capacidad motriz disminuida o, simplemente, un niño.

Lo que hacen Low y Bennun es tomar personas sin problemas, generalmente arquitectos como ellos o estudiantes de la carrera, vendarles los ojos o enyesarles una pierna y luego, en lo que seguro constituye una experiencia inolvidable, hacerles recorrer calles y edificios para que tomen conciencia, por sí mismos, de lo lejos que quedan las oportunidades de libertad para un discapacitado. Además, tienen una página Web (accesible.com.ar) desde la cual brindan y reciben informes sobre el tema. Bennun señala que una de las mayores dificultades para acercarse a este problema es que no es tan evidente. "Pero si no se ven tantos discapacitados en la calle como sería de esperar, es simplemente porque prefieren quedarse en sus viviendas, ya que saben que fuera de ellas deberán enfrentarse a todo tipo de barreras", dice.

¿Por qué intentaría alguien en silla de ruedas viajar en subte, si no hallaría manera de acceder a ese transporte? Aunque de a poco, afortunadamente algo está cambiando: basta ver el ascensor que se colocó en Tribunales y otras estaciones del subte porteño para facilitar el ingreso de discapacitados. Pero todavía falta mucho para que ciudades y edificios, en la Argentina, tengan los mejores niveles de accesibilidad.

## CAL Y ARENA

### Seminario

Está abierta la inscripción para el seminario intensivo Desarrollo Urbano en Latinoamérica, que dictará el Arq. Alberto Nicolini del 9 al 13 de octubre. Por informes e inscripción, se debe concurrir a la Secretaría de Posgrado y Relaciones Institucionales de la FADU, 4º piso de Ciudad Universitaria.

### Aniversario

La Sociedad Central de Arquitectos invita a los colegas a celebrar el Día Mundial de la Arquitectura con una cena a realizarse el día viernes 6 a las 19.30, en su sede de Montevideo 938. Por otra parte, en el marco de la misma celebración, la entidad realizará un Acto en Memoria de los arquitectos y estudiantes de arquitectura desaparecidos durante la dictadura militar. La ceremonia tendrá lugar en su sede el miércoles 4.

### Premio

El lunes 2 a las 19, en el Salón de los Escudos, 2º piso del Palacio de Correos, Sarmiento 151, se realizará el acto de entrega de distinciones del Premio Bienal de Arquitectura 2000, organizado por el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo y la Sociedad Central de Arquitectos.

### Jornadas

El lunes 2 y el martes 3 se llevarán a cabo, en la Universidad Nacional de Lanús, las Jornadas de Desarrollo Sustentable de la Cuenca del Riachuelo-Matanza, con la participación de investigadores argentinos y extranjeros, funcionarios municipales y provinciales, y representantes de empresas y asociaciones intermedias radicadas en el área de estudio. La actividad es impulsada juntamente con el Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales.

CORPORACION BUENOS AIRES SUR

# ¿Un nuevo Puerto Madero?

m² Por Arq. Ricardo Delorenzo

**Un análisis crítico del proyecto de revitalización de la zona Sur de la ciudad. El reclamo de mayor participación pública en la toma de decisiones, con la incorporación activa del conjunto de la población y sus organizaciones intermedias.**

La Legislatura porteña aprobó la creación de un consorcio del Estado llamado Corporación Buenos Aires Sur Sociedad del Estado, a la cual la ciudad le cederá la totalidad de los inmuebles de dominio privado que pertenezcan a la comuna, para que ésta los concesione, venda o alquile, a fin de mejorar la infraestructura y el equipamiento urbano de la zona Sur de la ciudad. Surgen frente a esta decisión algunos interrogantes: ¿Cuál es el objetivo de ceder dicho patrimonio público a una corporación? ¿Cuántos son estos inmuebles y cuál su valor de mercado? ¿Por qué la Legislatura de la Ciudad no solicitó previamente a la Dirección General de Administración de Bienes la lista de edificios y tierra urbana a ser transferidos? ¿Cuál será la constitución del directorio de una corporación que decidirá políticas urbanas sobre miles de hectáreas? ¿Por qué no se ha promovido previamente la vigencia del Plan Urbano Ambiental?

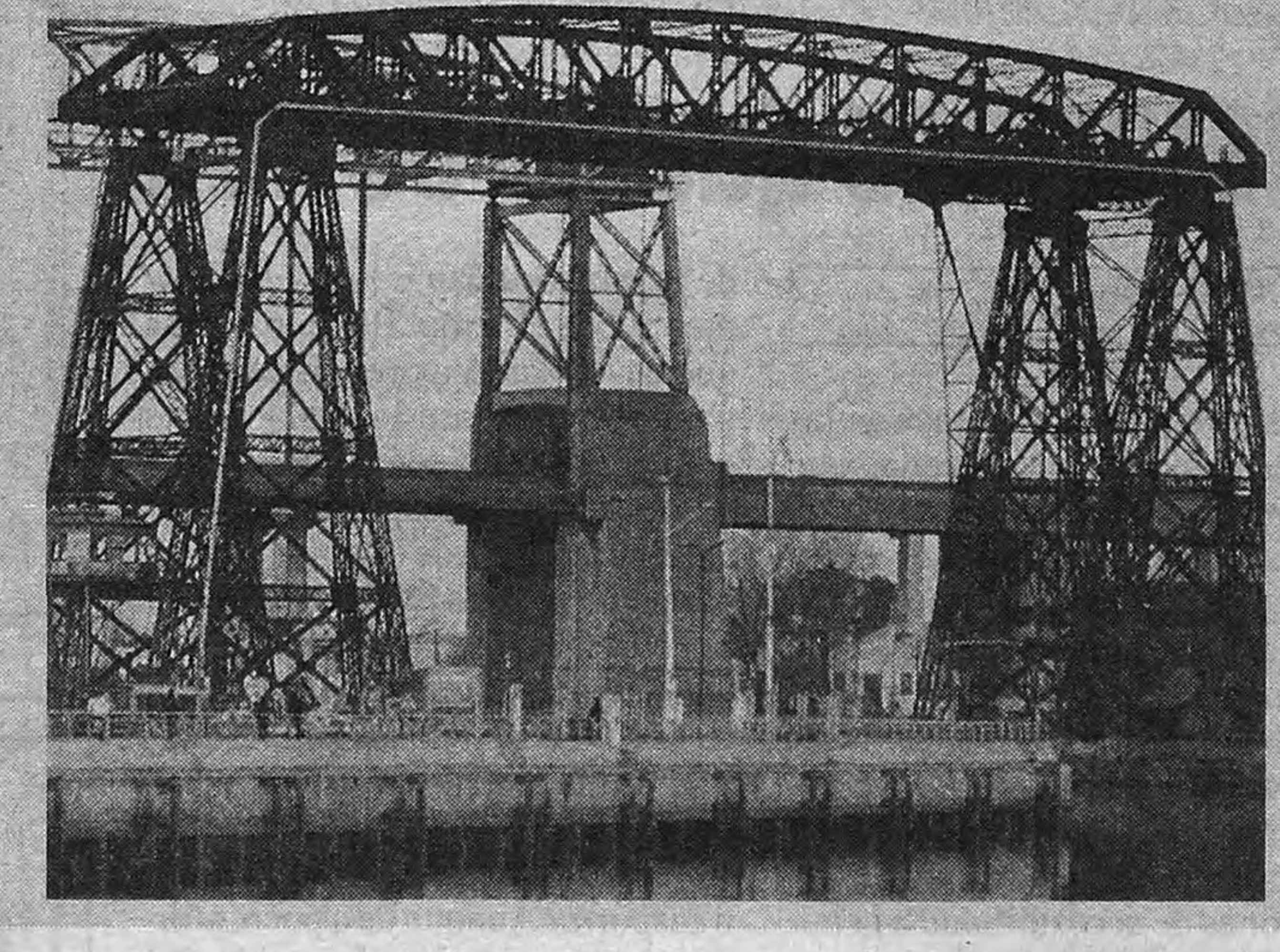
Tenemos en el país una vasta experiencia en materia de privatizaciones, concesiones y enajenaciones del patrimonio público, como para extraer de ellas algunas experiencias. La población tiene, asimismo, la certeza de un abismo entre las formulaciones políticas y la realidad cotidiana. Dice Ricardo Piglia: "El Estado tiene una política con el lenguaje, busca neutralizarlo, despolitizarlo y borrar los signos de cualquier discurso crítico. El Estado dice que quien no dice lo que todos dicen es incomprensible y está fuera de época. Hay un orden del día mundial que define los temas y los modos de decir: la masa media repite y modula las versiones oficiales y las construcciones monopólicas de la realidad. Los que no hablan así están excluidos y ésa es la noción del consenso y el diálogo. El discurso dominante es el de la economía".

Si lo que se pretende es implementar políticas urbanas para el desarrollo del contrafrente postergado, la primera decisión debería ser mayor participación pública en la toma de decisiones, con la incorporación activa del conjunto de la población y sus organizaciones intermedias, particularmente con quienes van a estar directamente afectados. A cambio de esto, la administración política, con el argumento de saltear barreras burocráticas (implementadas y mantenidas por estas mismas administraciones), concentra el poder en un directorio corporativo que, como bien expresa el defensor del pueblo adjunto, "tendrá el poder de hacer lo que quiera".

Para muestra sobra un botón. Cuando se constituyó la Sociedad Anónima Antiguo Puerto Madero la administración menemista esgrimía la versión Robin Hood: facilitarle a los inversores privados realizar excelentes negocios sobre la tierra urbana más valiosa de la ciudad a cambio de que el Estado acumulara fondos suficientes para reciclar el área Sur. ¿Adónde están esos fondos? ¿Por qué no se publicita el capital acumulado por el Gobierno de la Ciudad en la Sociedad Anónima?

Mientras tanto, la brecha entre el frente y el contrafrente se ahonda angustiosamente. Por el frente, shoppings y Puerto Madero; por el contrafrente, Sur, paredón y después. Corte espacial y social. Dos ciudades. El 20 por ciento más pobre araña el 4,2 por ciento del ingreso; el 20 por ciento más rico se lleva la del león: 52,1 por ciento de esa torta. Alrededor de 300 mil porteños ganan 2,70 pesos por día, 500 mil porteños sobreviven en barrios carenciados, hospedajes y pensiones truchas. En el Sur la tasa de mortalidad infantil alcanza el 26 por mil, el 17,4 por ciento de la población vive en situación de pobreza estructural, la deserción adolescente supera el 16 por ciento (datos de la Consultora Equis).

**Frente y contrafrente** Corporación o participación democrática. Ciudad fragmentada o equilibrio social y espacial. Estado inmobiliario o Estado regulador. La tierra urbana es un recurso no renovable y como tal cualquier intervención sobre la misma debe tener un objetivo prioritario: mejorar las condiciones de vida de la población.



Para romper con las desigualdades sería deseable priorizar las estrategias de desarrollo de los espacios públicos, la infraestructura y el equipamiento de las áreas postergadas como disparador de los procesos de transformación. Para esto hay fondos suficientes.

Además, si se le ofrece al capital privado y financiero, la posibilidad de hacer buenos negocios sobre el patrimonio urbano, debe exigírsele paralelamente la inversión en viviendas y equipamiento para los sectores de menores recursos con planes de financiación accesibles a los mismos, modificando la inmoralidad de las tasas de interés vigentes, en un país con deflación.

Debería fomentarse la participación comunitaria, local y barrial en la elaboración de los programas de espacios públicos y equipamientos urbanos, mediante la ley de formación de las comunas de máxima autonomía, estableciendo estructuras horizontales de gestión y control sobre las políticas urbanas en cada porción de territorio. Esto es lo que asegura una planificación eficiente y reglas de juego transparentes.

Dice Jordi Borja, asesor del Plan Urbano Ambiental de Buenos Aires: "El urbanismo es una práctica pública que tiene que imponerse a los sectores privados, que debe ver qué conviene para el equilibrio y la cohesión de la ciudad, lo que muchas veces supone ir adelante de las dinámicas del sector privado (...). La dinámica del mercado nunca será ir a estructurar y desarrollar el sur de la ciudad. Hay que establecer reglas, condiciones para que el sector privado no cree nuevos desequilibrios. Esto es lo primero, tener en claro el rol protagónico del sector público a la hora de promover un plan de desarrollo de la ciudad". Y agrega: "Yo por ahora no tengo pruebas de que exista esta voluntad política".

El nuevo Gobierno de la Ciudad tiene por delante la decisión: avanzar sobre la ciudad con nuevos enclaves inmobiliarios exclusivos o atender las necesidades de la mayoría de los ciudadanos.